

한국 및 일본의 철도문화유산 보존제도 비교연구

A Comparative Study of Rail Heritage Conservation System between Korea and Japan

이용상¹ · 정병현[†]

Yong-Sang Lee · Byung-Hyun Chung

Abstract This study have been reviewed Korea's railway system and railway cultural heritage status and suggested several solutions as a recognition of the importance of cultural property and development of the railway train had developed. Through the analysis of Japan's excellent conditions of a conservation and management of cultural heritage railway system, we would like to offer a direction of Korea's future heritage railway system. There were many changes during the time of a government owned railroad and the time after privatization in Japan by starting from administrating a systematic cultural railway at an institution that directly operates and constructs the railway train, which would be the point Korea need to approach considerably. Therefore, in this study, we would like to compare and analyse cultural heritage railway system between Japan and Korea and propose advanced solution for Korea's preservation of the Railway Heritage in the future.

Keywords : Railway Culture, Railway Heritage Conservation, Railway Heritage Conservation System in Japan, Advanced Solution for Korea's Railway Heritage Conservation System

초 록 본 논문은 철도의 발전과 함께 철도문화유산에 대한 중요성이 점차 인식됨에 따라 현재 우리나라의 철도문화유산 지정제도 및 철도문화재현황을 검토한 후 향후 개선방안을 제시하고 함에 그 목적이 있다. 이를 위해 철도문화유산의 보존과 관리체계가 잘 되어 있는 일본의 사례 분석을 통하여 향후 우리나라에서의 철도유산을 어떻게 보존하여야 할 것인가에 대한 방향성을 정립하고자 하였다. 일본은 과거 철도가 국가 소유였을 때와 민영화 이후에는 많은 다양한 변화가 있었고, 철도를 직접 운영하고 건설하는 기관에서의 철도 문화를 체계적으로 관리하고 있어 우리에게 많은 시사점을 주고 있다. 이에 본 연구에서는 한국과 일본 간의 철도문화유산제도를 비교해 보고 그 시사점을 도출하여 향후 우리나라 철도문화유산의 보존을 위한 보다 체계적이고 합리적인 방안을 제안하고자 하였다.

주요어 : 철도문화, 철도문화유산보존, 일본의 철도문화유산체계, 철도유산의 합리적인 관리방안

1. 서 론

우리나라 철도의 역사는 1898년 9월18일 개통 후 금년으로 111년이 경과하였다. 철도개통초기에는 우리나라의 자율적인 운영이 어려웠고 일제강점기에는 철도건설과 운영의 주도권을 가지고 있지 못했다. 그러나 해방 이후 우리나라 철도는 자립운영과 함께 1960년대에는 산업철도건설, 1970년대에 도시철도건설과 운영, 1980년대의 고속철도에 대한 건설 계획 수립을 거쳐 2004년에는 고속철도개통으로 새로운 철도발전의 전기를 맞고 있다.

철도의 발전은 다양한 측면에서 고찰이 가능하지만 최근 들어 철도에 대한 기능을 운송수단만이 아니라 다양한 기능에 주목하는 움직임이 많아지고 있다¹⁾. 철도가 건설되어 운영되고 사람과 화물이 이동됨에 따라 지역이 발전하게 되고,

문화와 산업구조가 변화는 계기가 되었다는 것이다. 예를 들면 우리나라의 경우 1905년에 경부선이 개통됨에 따라 그동안 교통이 우마와 수로에서 철도로 바뀌게 되었고 철도노선을 따라 지역이 발전하는 계기가 되었는데, 1905년에 대전이라는 도시가 탄생한 것도 바로 철도가 개통된 것에 기인한 것이었다[1]. 또한 철도는 문화를 전파하였고 철도라는 시스템의 탄생으로 철도역, 터널, 교량 등 새로운 건축물과 구조물 등이 만들어지게 되었다. 시간이 흐르면서 이러한 것들은 역사적인 보존가치를 가지게 되었고 문화유산, 산업유산[2]으로 자리매김하게 되었다. 이러한 유산들은 보존하지 않으면 훼손되어 그 원형의 보존이 어려운 측면이 있어 체계적인 보존체계와 제도는 중요하다고 하겠다. 문화유산의 정의는 인위적 자연적으로 형성된 국가적, 민족적 유산으로 역사적, 예술적, 학술적, 경관적 가치를 가진 것을 말한다. 유네스코(1972)의 「세계문화 및 자연유산보호를 위한 협

[†]교신저자 : 우송대학교 운송물류학과
E-mail : bhchung@wsu.ac.kr

¹우송대학교 철도경영학과

¹⁾ 이용상(2009), “철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구” 한국철도학회논문집 제12권 제5호(통권 54호) 등의 연구가 있음.

약」에서는 구체적으로 기념물과 건조물, 유적지를 포함하는 것으로 정의하고 있다. 산업유산은 근대기에 건설된 시설을 포함하여 산업혁명 이후 근대화 과정에 남겨진 기술과 관련된 시설로서 현대도시의 고유한 지역정체성과 역사적 의미를 반영하고 있는 산업시설로 정의한다. 우리나라의 경우는 개항이후 외국문물이 들어오면서 우리나라에 신설된 산업과 관련한 시설 중 기술 등 발전의 계보상 보존가치가 높고 산업발전에 기여한 것이라고 할 수 있다. 산업유산보존국제위원회(1973)에서는 다음과 같은 것을 포함한 것으로 산업유산을 정의하고 있다. (1) 산업유산은 지속되는 주요 역사적 과정들이 남겨진 흔적이다. (2) 산업유산은 평범한 사람들의 삶의 기록으로서 사회적 가치를 지닌다. (3) 이러한 가치들은 건축물과 그 주변의 도시·기계장치, 그리고 이 모든 것이 결합된 산업적 랜드스케이프에 내제되어 있는 것이다. (4) 특정 산업의 초기 생산과정을 보존하고 있는 유물들은 해당 지역과 그 주변의 랜드스케이프를 포함한 특정한 가치들과 함께 평가되어야 한다.

그간의 관련 연구는 문화재 차원에서 송준(2009)[3]의 연구와 최오주(2009)[4]등의 연구가 있었는데 모두 우리나라 문화재관리제도에 대한 논의였다. 철도문화유산에 대한 연구로는 이현정(2010)[5], 하은하(2009)[6], 장주은(2010)[7] 등의 연구가 있었는데, 주로 증기기관차, 급수탑 보존 등 단일 문화유산보존차원의 논의였으며, 아직까지 우리나라 철도문화유산 보존제도차체에 대한 논의가 없었고 더욱이 발전을 위한 일본 등 다른국가와의 비교연구도 없었다. 다양한 형태의 정의는 있지만 일반적으로 철도유산은 철도와 관련된 산업유산의 일부로서 산업화, 근대화에 공헌한 기계, 시설 등의 유산으로 유적, 유물 그리고 경관도 포함된다[8].

이에 본 연구에서는 그 동안의 우리나라의 철도유산에 대한 보존제도를 검토해 보고 1872년에 철도를 개통하여 운영하고 있는 일본과 비교해 봄으로써 우리의 위치와 시사점 향후 우리의 발전방향을 모색해 보고자 하였다. 일본은 우리나라 철도개설에 큰 영향을 미쳤으며 비슷한 지형적인 특징으로 상호간의 영향력이 매우 크기 때문에 일본을 선택하였다.

본 연구의 방법론은 기본적으로 우리나라와 일본의 철도 문화유산제도 비교를 통한 개선점을 찾는 방식으로 진행하였다. 비교분석연구의 장점은 서로 다른 환경에서의 법과 제도, 기능의 분석을 통해 서로 다른 해석과 설명이 가능함과 동시에 발전적인 시각에서 분석이 가능하기 때문이다. 연구 방법론은 체제론적 접근방법을 취하였고 특히 투입요소로서 제도와 법에 중점을 두고 비교분석을 하였다. 투입요소의 다름에 따라 산출물 또한 다른 결과가 나올 것이라는 가정인데 양국의 경우 다른 역사적 배경을 가지고 있고 철도발전 과정도 다르기 때문에 서로 다른 투입요소와 과정 그리고 결과가 다를 수 있으며 상호간의 차이를 통한 발전을 모색할 수 있기 때문이다 그 중에서도 제도와 법은 정책을 표현하는 가장 중요한 지침이며, 그 영향력이 매우 크기 때문이다. 국가 간의 비교연구에서는 많은 연구들이 이러한 방식을 쓰고 있다.

2. 우리나라의 철도문화유산 보호제도

우리나라에서는 문화유산과 관련된 것을 보호하는 제도로서 국가지정문화재와 시도지정문화재, 문화재 자료, 등록문화재, 비지정문화재 등의 제도가 있다. 이러한 제도의 법적 근거는 「문화재보호법」으로 2조에 국가지정문화재 등을 정하고 있으며 47조에 등록문화재 지정을 언급하고 있다. 철도유산은 “산업유산”의 성격을 띄고 있는데 산업유산은 보존가치가 높고 건축·토목·공간적 가치가 뛰어난 시설뿐만 아니라 활용가치가 있는 지역의 장소성 및 상징성을 지닌 모든 시설을 포괄한다. 철도교통관련 산업유산은 산업 및 공업화에 공헌했던 산업관련 시설물과 이를 지원했던 인프라 중 철도교통 관련시설을 총칭한다.

우리나라는 철도유산은 2001년 제정된 「등록문화재 제도」에 의한 근대문화유산으로 지정되고 보존되고 있다. 등록문화재는 문화재청장이 문화재위원회의 심의를 거쳐 지정문화재가 아닌 문화재 중에서 보존과 활용을 위한 조치가 특별히 필요하여 등록한 문화재(문화재보호법 제47조 제1항)이다. 이 법에 의하면 Table 1과 같은 기준을 충족한 철도관련 유물에 대해 심의위원회를 거쳐 지정하도록 하고 있다. 철도근대문화유산의 등록기준을 보면 철도교통발전과 관련한 역사성과 문화적 교육적 가치가 있어야 하며 멸실 위기에 있는 것을 공통의 기준으로 하고 있다. 구조물의 경우는 더 이상 동종의 구축물이 생성되지 않는 특징과 동산도 유일한 기록물이라는 특징을 가지고 있다. 등록문화재의 등록 절차는 ① 관련사항을 기재한 서류를 첨부하여 당해문화재소재지 관할에 등록 신청, ② 관계전문가 3인 이상 조사 및 검토, ③ 문화재청장이 조사보고서를 검토하여 등록가치가 있다고 판단될 경우 관보 30일 이상 예고하여 각계의견 수렴, ④ 문화재위원회에서 조사보고서와 예고결과를 참고하여 등록여부를 심의하여 등록을 관보에 고시하면 효력을 발생하게 된다.

이러한 제도에 의해 철도유산은 2010년 9월 현재 1개의 사적과 58개소가 철도문화유산으로 지정되어 있는데 전체 등

Table 1 Registration standard for a railway modern culture inheritance

공 통	① 철도교통 발전의 역사성이 있을 것 ② 철도교통의 문화적 가치가 있는 것 ③ 철도교통 기술과학 등 교육적 가치가 있는 것 ④ 보호조치가 없을 경우 멸실 위기에 처한 유물
구조물 (구조물 및 건물)	① 철도교통의 특징이 있는 독자성 유물 ② 동종동형 구축물은 더 이상 생성되지 않는 단절성이 있을 것 ③ 철도교통 발전에 공여한 바가 있는 기념적 가치가 있을 것
동산유물	① 도서서류사진 그림과 같이 유일한 기록물일 것 ② 철도영업용품으로 유용했으나 기술개발로 단절된 희귀성 물품 ③ 재생이 어려운 정교한 용품인 것

자료: 문화재청

Table 2 Classification of a railway culture inheritance(1) : By designation times and classification

연도	개소	분류
1981	1	역(1)
2003	9	급수탑(8), 교량(1)
2004	9	간이역(5), 교량(2), 급수탑(1), 차량(1)
2005	7	간이역(4), 터널(1), 정비창(1), 보급창고(1)
2006	15	간이역(13), 검수차고(1), 교량(1)
2007	2	간이역(2)
2008	16	차량(10), 교량(1), 기타(5)
2009~	없음	
총 개소	59	역: 25개소 (42%), 차량:11개소(량) (19%), 급수탑:9개소(15%), 교량: 5개소(9%), 기타: 9개소(15%)

자료: 문화재청의 문화유산지식을 참조하여 작성(www.cha.go.kr)

Table 3 Classification of a railway culture inheritance(2) : By a kind

구분	부동산	동산	계
개소	45개소(76%)	14개소(24%)	59개소(100%)

Table 4 Classification of a railway culture inheritance(3): By construction time

구분	대한제국	일제강점기	해방이후
시기	3개소	53개소	3개소
내용	대한제국기 철도통표 대한제국기 경인철도레일 쌍신폐색기	역, 급수탑, 차량의 대부분	디젤전기기관 (1950) 협궤무개화차 (1955년) 협궤유개화차 (1955년)

록문화재는 466개로 철도관련은 12%에 머무르고 있다. 이를 연도와 기능별로 분류해 보면, 1981년 서울역사가 사적으로 지정된 이래 2003년에 9건, 2004년에 9건, 2005년에 7건, 2006년 15건, 2007년에 2건, 2008년에 16건이 지정되었다.

우리나라 철도문화유산의 지정 제도를 요약해 보면 다음과 같다. 첫째 국가중심의 철도문화유산지정 제도로 운영되고 있다. 현재 철도문화유산은 문화재청 주관의 등록문화유산이 대부분이라고 할 수 있다. 두 번째로는 문화유산의 유형이 역과 차량중심으로 다양화되어 있지 않다. 역과 차량이 60%이상을 차지하고 있다. 또한 부동산중심(76%)으로 지정되어 있다. 세 번째로는 해방이후의 철도문화유산에 대한 발굴이 아직 미약하다는 것이다. 단 3건에 불과하다. 네 번째로는 철도 111년의 역사와 철도가 가지고 있는 역사성과 산업에의 기여에 비해 등록문화재에서 차지하는 비중은 12%에 불과하다. 마지막으로 철도문화유산등록을 위한 노력이 부족하다는 것이다. 예를 들면 2008년에 지정된 16개소의 경우도 문화재청에서 용역과제로 시행한 「근대문화유산

교통(철도)분야 목록화 조사보고서」에 기초해서 지정된 것이다[9].

3. 일본의 철도문화유산 보호제도

일본에서 철도유산은 「철도와 관련이 있는 폭 넓은 산업유산」이라고 정의하고 있으며, 일반적으로 산업 유산은 산업유적, 산업 고건축의 잔존물, 산업유물 등 3개로 분류하고 있다. 철도의 산업유적은 선로(노반, 도상, 궤도)나 선로 자취라고 하는 토목시설이 그 대표적인 것이며, 산업 고건축의 잔존물에는 터널, 교량 등의 토목시설이나 역 건물과 그 부속 시설, 변전소, 철도 공장 등의 건조물이 있다. 또한, 산업유물에는 철도차량과 그 구성요소(차체·대차, 주행 장치, 기기류), 철도공장의 공작기계류, 신호 시스템, 전선 모형, 기록 사진·도면, 명판, 문서 등이 있다[10].

일본은 철도문화유산에 대해서는 국가에서 지정하는 중요문화재제도와 지방자치단체에서 지정하는 제도와 구 국철에서 지정하는 철도기념물제도, 준 철도기념물 제도, 학회에서 지정하는 제도 등이 있다. 1987년 민영화이후에는 민영화된 회사에 이를 승계하여 운영하고 있다. 또한 최근 2007년부터 경제산업성 주관하에 근대산업유산으로 철도관련 유물이 지정되고 있다. 일본의 경우는 총 400여 개소 이상이 문화유산으로 지정되어 보존되고 있으며, 지정과 관련한 주요한 제도는 다음과 같다.

3.1 국가와 지방자치단체에 의한 문화재 지정제도

국가와 지방자치단체에서는 「중요문화재」, 「사적」, 「등록유형문화재」 등의 제도로 철도유산을 지정보호하고 있다. 「중요문화재」는 일본에 소재하는 건축물, 미술공예품 등 유형문화재 중 문화사적 가치, 학술적으로 중요한 것으로 문화재보호법에 의해 문부과학대신이 지정하며, 철도와 관련해서는 주로 건축물 중심으로 2010년 현재 74개소가 지정되어 있다

「사적」은 문화재 보호법에 의한 문화재의 분류중의 하나로 유형문화재, 무형문화재, 민속문화재, 기념물(사적, 천연기념물), 문화적 경관, 전통적 건축물 등이 있으며, 「등록유형문화재」는 1996년 문화재보호법의 개정에 의해 만들어진 문화재등록제도에 기초해 문화재등록원부에 등록된 유형문화재이다. 건축물이 주종을 이루고 있으며, 2010년 4월 현재 7,852건이 등록되어 있다. 등록유형문화재는 국가나 지방자치단체에서 지정을 받지 않은 것을 대상으로 하며 지정을 받으면 등록이 말소된다. 2010년 현재 철도관련해서는 288개소가 등록유산으로 지정되어 있다.

또한 최근에는 경제산업성에서 지정한 「근대산업유산제도」가 있다. 근대산업유산제도는 2007년 11월 30일에 33건의 근대화산업유산군과 575건이 지정되었고 2009년에 다시 33건의 근대화산업유산군과 540건의 인정유산이 공표되었다.

이 중 철도는 도쿄역과 철도연락선, 철도시설, 산림철도, 사철원변문화권(예, 다카라츠카음악학교 구 학교시설), 철교, 간사이철도 등이 지정되어 있다.

3.2 학회 등에 의한 문화재 지정제도

일본 토목학회 선정한 유산「토목학회선정 토목유산」과 산업고고학회의「산업고고학회추천 산업유산」제도가 있다. 토목학회 지정유산으로는 하코네 등산철도 등이 있으며 산업고고학회 지정유산으로는 2100형, 2019형 증기기관차등이 있다.

3.3 철도기관내에서의 문화재 지정제도

철도기관내에서의 철도문화유산에 대한 보존의 역사를 살펴보면 처음으로 철도문화유산을 보호하는 움직임은 철도원(1908~1920)에서 시작되었다. 당시 내각직속의 철도원총대 총독인 고토신페이(1857~1929)는 1911년에 철도박물관조직이 만들었고, 1912년에 철도박물관 소장품으로 121점을 모았으며, 이 중에는 황실의 영구차도 포함되어 있었다[10].

1922년에 일본철도 개통 50년을 기념한 사업은 그 후 철도성(1922~1943)으로 이관되었다. 먼저 1921년 도쿄역에서 전시품을 일반에 공개하였고, 이 박물관은 1923년 관동대지진으로 폐관되었고, 1925년 간다역 부근의 고가 밑에 철도 박물관이 만들어져 다시 개관하였다. 1936년에 다시 교통박물관으로 개칭되어 운영되어 오다가 2006년에 폐관되었으며, 2007년에 오오미야에 철도박물관으로 다시 개관되었다.

한편 철도유산의 보존에 대해서는 국철이 1958년에 철도기념물제도를, 1963년에는 준철도기념물 제도를 만들었다. 철도기념물제도는 국철총재가, 준철도기념물제도는 지사장(철도관리국장)이 지정하도록 하였다. 국철시절부터 철도기념물 및 준철도기념물의 지정, 해제 및 관리를 위하여 “철도기념물 등 보호규정”을 제정하여 운영하고 있으며, 현재는 민영화이후 각 철도회사별로 기존 철도기념물 및 준철도기념물의 지정 및 관리를 위하여 보호규정을 운영하고 있다. 본 규정에서는 철도기념물로 지정하는 것으로 아래와 같이 규정하고 있다.

- 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 역사적 문화가치가 높은 것
- 제복, 작업용구, 간판, 그 밖의 물건으로서 제제도의 추이를 이해하기위해 지속되지 않는 것

- 제시설의 발상이 되는 지점, 철도회사와 관련있는 전승지, 철도의 발달에 공헌한 고인의 유적(묘비 포함) 등으로 역사적 가치가 있는 것

한편 준철도기념물제도는 지방적으로 볼 때 역사적 문화적 가치가 높은 철도자료를 대상으로 미래에 철도기념물이 될 가능성이 있는 것을 각 지사나 관리국이 독자적으로 지정한 것이다. 또한 철도기념물보다 한단계 낮은 단계인 준철도기념물은 철도기념물에 준하는 것으로 아래와 같이 규정하고 있다.

- 철도기념물로 지정된 것과 동일 종류의 것
- 현재 역사적가치가 인정되지 않았지만 장래에 그 가치가 생겨 철도기념물에 지정되기에 적당한 것
- 철도기념물로 지정되지 않았지만 지역적으로 볼 때 역사적 문화가치가 높은 것

이 규정에는 철도기념물의 지정외에도 해제, 관리, 철도기념물의 임대, 보존시설의 관리 및 종류, 표식, 설명판, 주의 표식, 경계표 등에 대하여 규정하고 있으며, 아울러 철도기념물 및 그 보속시설의 손실 및 손상의 경우에 대한 처치 내용도 포함하고 있다.

일본에서는 또한 “등록철도문화재보호규정”이 있는데, 이 규정은 철도문화활동의 보급을 도모하기 위해 철도기념물등 보고규정에서 정한 철도기념물, 준철도기념물의 후보를 “등록철도문화재”로서 지정하는 것에 의해 귀중한 철도문화유산이 없어지는 것을 막고 양호한 상태로 보존관리하는 것을 목적으로 제정되었다. 이 규정에서 등록철도문화재로는 장래 철도기념물, 준철도기념물로 지정될 가능성이 있는 것으로 다음과 같은 것으로 규정하고 있다.

- 철도에 관련된 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 기술사적 관점에서 철도의 발전에 중요한 성과를 나타낸 것
- 철도에 관련된 지상시설, 그 밖의 건조물, 차량, 고문서 등으로 사회사적 관점에서 국민생활, 문화, 경제, 사회에 대하여 막대한 공헌을 한 것

본 규정에서도 등록문화재의 지정 및 해제, 관리자 등의 범위, 문화재의 임대, 보존시설의 관리, 종류 등에 대하여 규정하고 있다.

Table 5 Contents of a railroad memento and quasi railroad memento

년도	철도기념물	준철도기념물	주요 내용	비고
1958~1959년	10건		고문서 (1959, 철도기념물)	최초는 1호기관차 (1958, 신바시·요코하마 운행)
1960년대	24건	23건	· 방설림풍경(1960, 철도기념물) · 철도국유법 설명 초안 (1962, 철도기념물) · 이노우에마사오묘지 (1964, 철도기념물)	1969년 국철버스 1호도 지정
1970년대	1건	13건		
1980년대		11건	철도발전외국인 묘지 6건 (1980, 준철도기념물)	
2000년대	5건	1건		서일본철도주식회사에서 계승 가장 최근은 0계신간선 차량 (2008, 철도기념물)

일본의 국철시대에는 철도기념물에 대해서 1972년에 6141 전동차를 지정한 것이 마지막 이었으며, 철도기념물제도와 준철도기념물에 해당하는 것은 건축물, 차량, 고문서 등이 있다.

한편 1987년 민영화 이후에 JR서일본은 철도기념물 규정을 전수하여 현재 이를 사규화하여 계승 발전시키고 있다. 이를 기초해서 준철도기념물 4점을 철도기념물로 승격시켰으며 그리고 2006년에는 우메고지증기관차군과 관련시설을 준철도기념물로 지정하였다. 이 제도에 따라 서일본철도주식회사는 관계전문가로 구성된 자문위원회의 검증을 거쳐 철도기념물과 준철도기념물을 지정하고 있다.

3.4 사철, 지방공공단체, 민간단체 등에 의한 철도 유산의 보존 사례

지방자치단체에서는 조례를 제정하여 그리고 사철이나 민간단체에서도 철도유산을 보존하고 있다. 이를 항목별로 나누어 보면 다음과 같다.

(1) 박물관이나 기념관 등의 시설을 건설해 차량 등을 보존·전시(정태 보존)하거나 혹은 보존 운전을 실시하는 것(동태 보존) 이러한 예로는 한큐전철에서 다카라즈카전철관(효고현)을 1963년 개관하여 차량을 보존·전시한 사례나 요코하마시에서는 요코하마시보존관(카나가와현)을 1973년에 개관하여 차량을 보존·전시하고 있다.

(2) 영업용 차량을 전국 각지 혹은 해외의 철도로부터 모으고 보존을 겸한 영업 운전을 실시하는 경우로 히로시마 전철(히로시마현)은 오사카시 교통국, 고베시 교통국, 교토시 교통국, 니시테츠 기타큐슈선·후쿠오카시로부터 양도받은 차량과 독일 도르트문트, 하노버 양시의 노면 전차를 구입하여 영업 운전을 실시하고 있다.

(3) 지방공공단체가 교육 목적 외에 지역의 활성화사업이나 관광객의 유치를 겨냥하여 철도차량의 운전이나 보존·전시를 실시하는 것으로 실제의 관리·운영은 제3섹터가 담당하기도 하며 차량의 운전이나 보존에 부가가치가 요구되는 일례라고 말할 수 있다. 예를 들면 마루셋뿌쵸(홋카이도)는 산림철도에서 사용된 증기기관차를 휴식의 숲에서 보존

운전하고 있다.

(4) 대학이나 민간단체가 독자적으로 보존 활동을 실시하는 것에 대한 예로는 일본공업대학이 사이타마현 오이가와 철도로부터 기증받은 증기기관차를 1993년부터 교내에서 보존 운전하고 있다.

4. 한·일 간의 비교 및 시사점

이에 한국과 일본의 간략한 철도유산제도를 비교해 보면 다음과 같다. 첫 번째로 철도문화유산보존제도 면에서 일본이 우리나라 보다 다양한 제도를 가지고 있다는 것이다. 우리나라는 등록문화유산제도에 의존하고 있으나 일본은 중요문화재, 지방자치단체지정, 철도운영자지정(철도기념물제도 등), 학회 지정 등 다양한 제도가 있다. 두 번째로는 일본의 경우 철도문화유산의 내용이 건축물에서부터 고서, 풍경, 철도를 발전시킨 사람의 묘까지 다양하게 지정되고 있다는 점이다. 이에 비해 우리나라는 현재 부동산과 동산에 한정되어 있다. 세 번째로는 최근 철도문화유산의 지정노력이 활발하게 진행되고 있다는 점이다. 일본의 경우 2008년 이후 서일본 철도주식회사에서 국철의 철도문화유산제도를 계승하여 발전시키고 있다. 네 번째로는 일본은 산업유산에서도 철도유산을 「근대산업유산」으로 지정보존하고 있다.

본 연구에서는 우리나라와 일본의 철도문화유산제도를 비교해보았다. 양국의 비교를 통해 우리나라에게 주는 시사점을 찾아보면 다음과 같다.

첫째로 우리나라에 있어 철도문화유산을 보존하기 위한 다양한 제도가 필요하다. 철도문화유산에 대한 본격적인 보호 제도는 2003년부터 근대문화유산제도에서 시작되어 10년이 지나지 않았다. 향후 적극적으로 철도문화유산을 보존하기 위해서는 철도관련 기관 등의 노력이 절대로 필요하다고 하겠다. 철도관련 운영자들이 일본처럼 철도기념물 제도 등을 만들어 스스로 이를 보호하는 노력이 필요하다고 하겠다. 또한 철도문화유산의 보존 범위도 현재의 역, 차량위주에서 문헌, 풍경까지 다양하게 보존 될 필요성이 있다고 하겠다.

최근 서일본철도주식회사는 「등록철도문화재보호규정」을

Table 6 Compare of a system regarding Korea and Japanese railway culture inheritances

	우리나라	일본	비고
철도개통 연도	1899년 9월18일	1872년 10월14일	
철도유산 보존제도	등록문화재 (2003년 시작)	중요문화재, 지방자치단체지정, 철도기념물제도(1958년), 근대산업유산(경제산업성)	· 국보는 없음 · 일본은 학회에서도 지정 (토목학회, 산업고고학회)
특징	1) 역과 차량 등에 집중 2) 철도운영자의 노력이 미약 3) 국가차원의 실질적인 지원이 미약	1) 고서, 풍경, 묘까지 다양하게 지정 2) 최근 민간차원의 노력이 활발(서일본철도주식회사, 등 록철도보호규정) 3) 사철과 지방자치단체 활동도 활발(한큐철도와 일본 내쇼날 트러스트의 활동: 증기기관차운영 등)	· 영국의 경우는 정부차원의 보존노력이 강하다 (민영화 후 Railway Heritage Committee)
지정 개소	59개소 (등록문화유산이 대부분)	400개소 이상 (중요문화유산 74개소, 등록문화유산 288개소, (준)철도기념물 88개소, 산업유산, 사철 등)	전국 각지에 대규모 철도박물관이 30개소가 있으며 철도관련자료실을 합하면 166개소

제정하여 철도문화재, 준철도문화재 이전의 후보를 지정하는 제도까지 만들어 운영하고 있으며, 이 규정에 의해 2010년 9월 현재 30개가 지정되어 있다[11].

두 번째로는 근대산업유산제도의 도입도 적극 검토되어야 할 것이다. 철도가 가진 근대산업에의 기여 면을 고려할 때 제도가 만들어질 경우 철도가 보다 많이 보존될 수 있을 것으로 판단된다. 세 번째로는 지방자치단체와 민간의 노력도 필요하다. 지방자치단체의 경우 지방의 간이역을 보존하고 이를 박물관 등으로 활용한다면 관광자원으로도 매우 유용하게 활용될 것이다. 민간의 경우에도 현재 철도문화재단을 비롯한 몇 개의 단체에 지나지 않아 향후 철도관련 문화단체를 육성할 필요가 있을 것이다.

세 번째로는 단순한 숫자적인 측면 아니라 철도관련 문화유산을 고서, 풍경까지 다양하게 지정하고 있으며 지방자치단체의 노력을 높이 평가할 수 있다.

이러한 양국의 차이는 첫째로 일본의 경우 철도도입에 보다 적극적이었으며 우리나라의 경우는 1899년 9월 철도도입이 자율적이라기 보다는 일본의 타율적인 강요에 의한 면이 강하였다. 또한 일제강점기 동안 철도의 기능에 대한 수탈의 도구라는 측면이 강하여 해방 후에도 철도에 대한 인식은 높지 못하였다. 이에 비해 일본에 있어서 철도는 근대화의 견인차였으며 경제성장을 견인한 주요한 수단이라는 인식이 매우 강하다.

두 번째로는 일본의 경우 철도개통이 1876년이었고 국유철도뿐만 아니라 사설철도가 계속 존재하여 철도가 가진 다양한 기능을 경험할 수 있는 기회가 많았다고 할 수 있다. 세 번째로는 일본 철도는 1986년 민영화이후 철도가 지역별 분화 되면서 지역과 더욱 밀접한 관련을 가지고 발전하고 있어 철도문화에 대한 인식이 우리나라 보다 높다고 할 수 있다.

5. 결 론

본 논문에서는 철도가 우리보다 빨리 도입되었으며, 우리의 철도사에 많은 영향이 미쳤던 일본의 철도문화유산제도에 대하여 살펴보고, 향후 우리나라에서의 철도문화유산보존제도의 방향성에 대하여 살펴보았다. 일본은 철도문화유산에 대하여 철도기념물 보호규정, 등록철도문화재보호규정 등을 제정하여 JR 각회사별로 독립적인 철도문화재의 지정 및 관리를 수행하고 있다. 철도민영화 이전부터 관리되어 온 철도문화재 뿐만 아니라 민영화 이후 철도 각 사를 중심으로 문화재 등록 등 다양한 활동 등을 전개해 오고 있으며, 특히 폐선이나 폐차(증기차) 등에 대한 다양한 활용으로 살아있는 문화유산으로서 대국민에 대한 서비스를 시행하고 있다. 또한 지방자치단체에서도 관광상품화 등을 위하여 철도관련 기념물 등을 직접 관리활용하고 있으며, 또한 다양한 전통 마을 만들기 사업과 함께 기존 철도관련 기념물 등을 직접 활용하여 지역 관광상품과 연계하여 철도기념물의 관리와 함께 관광상품 개발을 동시에 진행함으로써 지역경제에 이바지 하고 있다.

따라서 우리나라에서도 자체 철도문화재 보호규정 등을 제정하여 관리하고 또한 향후 철도문화재로서 가치가 있는 문화재 및 기념물 등에 대한 사전 준비를 통하여 문화재 및 기념물의 훼손 등을 사전에 방지할 필요가 있다.

아울러 철도문화재에 대해서는 지정과 시행은 철도관련 기관에서 시행하여야 하지만 이를 뒷받침할 수 있는 법적 근거는 국가에서 수립되어야 할 것이다. 지방자치단체에서는 지방문화재 보존 및 활성화의 차원에서 적극적인 지원이 함께 되어야 할 것이며, 현재의 지방자치단체에서는 관광차원의 철도문화재에 대한 접근이 시행되고 있는 이러한 관점도 물론 현실적으로 중요하지만 지역문화재의 보존과 유지라는 측면에서의 접근이 요구된다 할 수 있다.

일본의 경우 다양한 교통수단가운데 철도는 국민적 관심이 가장 높은 수단중의 하나이다. 이에 따라 철도와 관련된 각종 민간단체들의 활동이 매우 활발한 실정이다. 철도관련 연구회를 비롯한 철도문화유산 관련 연구회 등도 활발하게 활동하고 있으며 철도문화유산 보존을 위한 세미나 및 보존 활동도 활발하게 진행되고 있다. 이러한 활동들은 JR각사 및 지방자치단체와의 긴밀한 협조하게 진행되고 있으며, 일부는 민간단체가 주도하는 형태도 나타난다. 일본의 경우 철도문화유산의 경우 대부분이 민간이 주된 역할을 하고 있는데 철도박물관의 경우도 대부분이 지방자치단체 혹은 민간이 운영하고 있다. 따라서 철도관련 민간부문에서의 활동의 활성화가 철도문화유산의 보존과 유지에 있어서 많은 역할을 담당하고 있으므로 이를 활용할 수 있는 다양한 방안들이 강구되어야 할 것이다.

또한 우리나라도 마찬가지로 다양한 분야에서의 철도문화유산 보존에 대한 노력이 필요할 뿐만 아니라 국가차원에서 지원이 가능하도록 철도문화유산보호 제도를 확립할 필요가 있다. 영국은 민영화하면서 철도문화유산을 보존하는 기구로서 Railway Heritage Committee를 만들어 국가적으로 철도문화유산을 지정보호하고 있다. 따라서 우리나라도 영국과 같이 국가가 이를 주도하는 노력도 필요하다고 하겠다. 철도문화유산의 보존을 위해서는 국가주도의 법제도의 정비와 함께 민간차원에서의 다양한 분야에서의 문화보존 노력들이 필요하다고 하겠다. 문화라는 것이 정형화된 형태로 존속되기도 하지만 보이지 않는 형태로도 나타나기 때문에 이에 따라 다양한 형태 및 분야에서의 철도문화에 대한 관심과 함께 철도문화유산의 보존에 대한 노력들이 필요하다고 하겠다. 즉 앞서 언급한 바와 같이 철도운영자, 지방자치단체, 철도관련기관, 민간단체 등 철도문화유산의 관리, 지정, 보유 등에 관련된 각 기관들을 철도문화유산 보존활동을 총괄적으로 지원관리 할 수 있는 철도문화유산보존제도가 확립되어야 할 것이다.

참고문헌

- [1] Y.S. Lee (2009) A Historical Review of Socio-economic Changes of Railroad, *Journal of the Korean Society for Railway*, 12(5), pp. 782-787.

- [2] <http://www.mnatec.cat>
- [3] J. Song (2009) Development Plan of Korea's Intangible Cultural Assets, *PhD Thesis*, Korea University.
- [4] O.J. Choi (2009) The direction of administration and preservation policy of cultural properties toward the reunification of Korea, *PhD Thesis*, Honam University.
- [5] H.J. Lee (2010) A Study on the Revitalization of Railway Station Water Tower, *Journal of the Korean Society for Railway*, 13(4), pp. 357-362.
- [6] E.H. Ha (2008) A Study on The Conservation of Korea's Modern Cultural Heritage Steam Locomotive at Jangdan Station on Gyeongui Line, *Master Thesis*, Kyonggi University.
- [7] J.E. Jang (2010) Reuse of Industrial Heritage relate to abandoned Railroad Transportation, *Master Thesis*, Kyungsung University
- [8] T.H. Miyake (2009) *Japan Railway Heritage*, Yuyou Press, Tokyo, p. 2.
- [9] Cultural Heritage Administration of Korea (2007) *Investigation Report for a modern culture inheritance transportation(a railroad) list*.
- [10] Ichiro Tsutmumi (2007) Significance of the Railway Heritage on the "Memorials in Mechanical Engineering, Railway Edition", *Japan Society of Mechanical Engineers*, 110(1061), pp. 42-45.
- [11] West Japan Railway Company (2009) Regulation protective registration cultural assets.
- 접수일(2010년 12월 27일), 수정일(2011년 3월 7일),
게재확정일(2011년 3월 15일)